Deutscher Bundestag **Drucksache 17/357**

17. Wahlperiode 22. 12. 2009

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN – Drucksache 17/171 –

Planungsstand und Haushaltsmittel des Rhein-Ruhr-Expresses

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Rhein-Ruhr-Express (RRX) ist ein geplantes System von beschleunigten Regionalzügen, das in der Region Rhein-Ruhr das Angebot der Bahn im Regionalverkehr verbessern soll. Nach Angaben des ehemaligen NRW-Verkehrsministers Oliver Wittke soll der RRX bereits im Jahr 2015 rollen; andere Planungen gehen von einem Start des RRX im Jahr 2020 aus.

1. Wie ist der derzeitige Planungsstand für die einzelnen Streckenabschnitte des RRX (bitte nach Strecken aufschlüsseln)?

2. Wann ist mit dem Beginn der Planfeststellungsverfahren für die einzelnen Streckenabschnitte zu rechnen (bitte einzeln angeben)?

3. Mit welcher Dauer ist bis zur endgültigen Planfeststellung der einzelnen Abschnitte, insbesondere des Abschnittes Düsseldorf–Duisburg, zu rechnen?

4. Wann wird mit dem Bau bzw. Ausbau der einzelnen Strecken begonnen (bitte nach Strecken aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Maßnahmen für den Rhein-Ruhr-Express (RRX) erstrecken sich vom Knoten Köln über Düsseldorf–Duisburg bis nach Dortmund. Für alle Abschnitte sind die Vorentwurfsplanungen (HOAI-Stufen 1 bis 2) abgeschlossen.

Im Knoten Köln wurde als Vorabmaßnahme für den RRX und als Restmaßnahme für den Ausbau der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main der Ausbau im Stadtgebiet zwischen Gummersbacher Straße und Köln-Mülheim am 13. Dezember 2009 abgeschlossen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 17. Dezember 2009 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Weitere Planfeststellungsverfahren für den RRX zwischen Köln-Mülheim und Dortmund werden voraussichtlich ab 2011 nach entsprechendem Planungsfortschritt und notwendigen Vorabstimmungen mit den jeweiligen Trägern öffentlicher Belange eingeleitet. Die Dauer der Verfahren und daraus resultierend der in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln angestrebte nachfolgende Baubeginn kann aus planrechtlichen Gründen derzeit nicht beantwortet werden.

5. Geht die Bundesregierung hinsichtlich der Finanzierungsplanung davon aus, dass der erste RRX tatsächlich bereits 2015 fahren wird, und wenn ja, auf welcher Strecke?

6. Geht die Bundesregierung weiterhin von einer Inbetriebnahme aller Strecken des RRX bis 2020 aus?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Inbetriebnahme aller Strecken des RRX ist abhängig vom Verlauf der planrechtlichen Verfahren sowie vom Vorliegen der haushaltsmäßigen und sachlichen Voraussetzungen.

In der Rahmenvereinbarung II, die am 12. Dezember 2008 unterzeichnet wurde, sind die Ziele und Schritte zur Realisierung des RRX zwischen allen Beteiligten abgestimmt.

7. Wie steht die Bundesregierung zu den Berichten des WDR im Oktober 2008 über einen internen Bericht der Deutschen Bahn AG, dass erst 2015 mit den Baumaßnahmen begonnen werde und deshalb mit einer Inbetriebnahme nicht vor 2023 zu rechnen sei?

Zu internen Berichten aus Unternehmen äußert sich die Bundesregierung nicht.

8. Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung für Planung und Bau des RRX bis zur Fertigstellung aus?

9. Wie steht die Bundesregierung zu den Kostenschätzungen des Jahres 2006, die für die Realisierung des RRX Gesamtkosten in Höhe von 1,4 Mrd. Euro ansetzen, und wie hoch beziffert die Bundesregierung die Kostensteigerungen aufgrund der seit 2006 gestiegenen Baukosten?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf Grund der jetzt vorhandenen Planungstiefe einer abgeschlossenen Vorplanung geht die Bundesregierung von Gesamtkosten in Höhe von ca. 2 Mrd. Euro aus.

10. In welcher Gesamthöhe beteiligt sich die Bundesregierung an den Kosten?

Da es sich um ein Vorhaben des Bedarfsplans handelt, liegt die Hauptfinanzierung beim Bund. Die Höhe der Beteiligung durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird auf Basis vertiefter Planungen ermittelt.

11. In welcher Höhe waren die Kosten bisher in den Haushalten in den Jahren 2006 bis 2009 im Bundeshaushalt veranschlagt (bitte nach Haushaltsjahren aufschlüsseln)?

Die Kosten (für Planung) ergaben sich wie folgt:

2006	2007	2008	2009
70 000 Euro	1,13 Mio. Euro	5,94 Mio. Euro	3,86 Mio. Euro.

Knoten Köln – gemeinsame Maßnahmen der Restleistung NBS Köln–Rhein/Main und Vorabmaßnahmen für RRX:

2008	2009
50 Mio. Euro	10 Mio. Euro.

Diese 60 Mio. Euro werden in den Jahren 2010 und 2011 von der Deutschen Bahn AG an den Bund zurückgezahlt.

12. In welcher Höhe werden die Kosten im geplanten Haushaltsjahr 2010 und in den folgenden Jahren bis zur Fertigstellung in den Bundeshaushalt eingestellt?

Nach Vorliegen der sachlichen und haushaltsmäßigen Voraussetzungen ergeben sich für die Jahre 2010 und 2011 für die weitere Planung folgende Haushaltsansätze:

2010	2011
14,9 Mio. Euro	ca. 10 Mio. Euro.

Weitere Kosten sind erst nach entsprechend vorliegender Planung und Schaffung der sachlichen und haushaltsmäßigen Voraussetzungen bezifferbar.

13. Wieso ist bisher nur die Ausbaustrecke Düsseldorf–Duisburg des RRX als Einzelmaßnahme im Einzelplan 12 des Bundeshaushalts aufgeführt, und wann ist mit der Finanzierung der anderen notwendigen Baumaßnahmen zu rechnen?

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthält als Neues Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs die Ausbaustrecke Düsseldorf–Duisburg. Wie im Verkehrsinvestitionsbericht des Bundes dargestellt, umfasst der RRX neben der Ausbaustrecke Duisburg–Düsseldorf auch Maßnahmen in den betroffenen Knoten.

14. Sind zusätzlich zu der Ausbaustrecke Düsseldorf–Duisburg im Einzelplan 12 des Bundeshaushalts weitere Haushaltsmittel für den RRX eingestellt, und wenn ja, unter welchem Titel, und in welcher Höhe?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 11 bis 13 verwiesen.

15. Sollten sich der Landtag und die Landesregierung NRW für einen Erhalt der Haltepunkte Köln-Mülheim und Düsseldorf-Benrath als RRX-Systemhaltepunkte entscheiden, würde sich die Bundesregierung dieser Entscheidung hinsichtlich der Planungs- und Investitionskosten widersetzen?

Die Einrichtung weiterer Haltepunkte gefährdet im Ergebnis die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes als Ausbaumaßnahme des Bedarfsplans. Zusätzlich geforderte Infrastruktur zur Einrichtung weiterer Halte zwischen Düsseldorf und Köln führt dazu, dass die Investitionskosten steigen. Zusätzliche Halte mindern den verkehrlichen Nutzen, der auf der optimierten Reisezeitbilanz für Ein- und Aussteiger beruht. Dies ist der Landesregierung sowie dem Landtag Nordrhein-Westfalen bekannt.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333